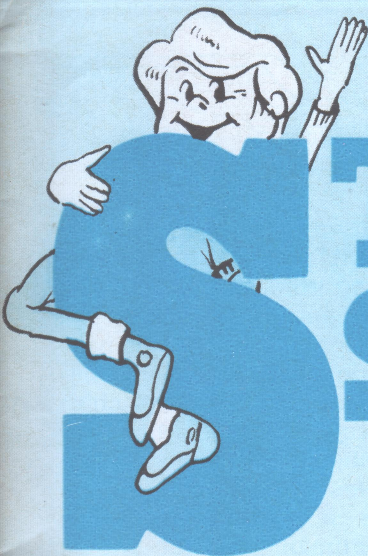


uitgave van de stichting vervoersvoorlichting voor het onderwijs 1982 – nummer 1

STIVON STUKKEN

VERVOER-
VERKEER-
ONDERWIJS

Stivonstukken verschijnt 3× per jaar en is bestemd voor kinderen van 11 tot 17 jaar. Een school die zich aanmeldt, ontvangt 20, 30 of 40 exemplaren van ieder nummer, al naar gelang de klassegrootte. Voor deze dienstverlening vraagt de Stivon een bescheiden bijdrage aan administratie- en portokosten, te weten ƒ 17,50 per jaar per school.

INHOUD

STIVON STUKKEN

1982 – nummer 1
wordt uitgegeven door de stichting vervoersvoorlichting voor het onderwijs STIVON, Amsterdamseweg 55, Amstelveen, telefoon 020–49 13 34.

Eindredactie: Tjits Veenstra
Vormgeving: Uniepers-Amsterdam
Druk: Koninklijke Drukkerij en Uitgeverij v/h C. de Boer jr. nv., Hilversum

Bij de omslag:
De vliegers geleiden de boot van de Rijkspolitie te water naar de duwboot, die niet stoppen kan.



Misschien heb je er wel eens eentje boven een autosnelweg zien hangen: een blauwe helikopter met daarop in witte letters het woord „Rijkspolitie".
Boven de knelpunten voor het verkeer in de randstad hangen ze bijna iedere dag: in het spitsuur.



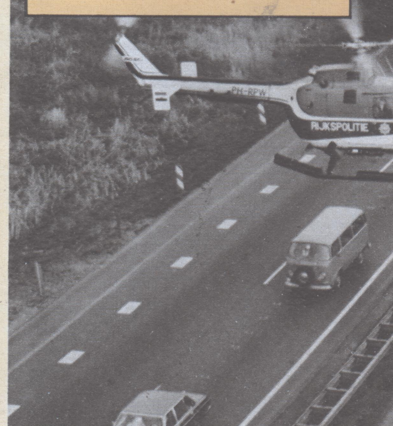
De agenten in zo'n helikopter horen bij het Korps Rijkspolitie Dienst Luchtvaart (R.P.D.L.).
Dat korps begon heel gewoontjes. Er werd nog al gestolen op de vliegvelden: dure dingen die per vliegtuig werden aangevoerd. Daarom liet de Rijkspolitie enkele mensen dienst doen op Schiphol. Ze werden daar gedetacheerd, heet dat.
De luchtvaart groeide snel en de politiemensen kregen steeds meer met het vliegen zelf te maken. Sommige agenten leerden zelfs vliegen.
In 1953 werd de R.P.D.L. opgericht door de Minister van Justitie. Nederland was het eerste land in West-Europa, dat een vliegende politie-afdeling had.
Sinds 1977 is het Korps onderverdeeld in verschillende afdelingen, totaal heeft het 120 personen in vaste dienst. Eén van die afdelingen is de Vliegdienst met 22 man personeel.



De Vliegdienst helpt de Algemene Verkeersdienst van de Rijkspolitie te Driebergen, als er files ontstaan op de snelwegen. Hij steunt de Rotterdamse Rivierpolitie. Hij helpt bij het zoeken naar vermiste personen, bijvoorbeeld bij een schipbreuk. Hij geeft aanwijzigingen, als er iets bijzonders aan de hand is. Toen er in Amsterdam rellen uitbraken bij het ontruimen van kraakpanden, hield de bemanning van een helikopter van de Vliegdienst de onruststokers in de gaten. Bij de inhuldiging van koningin Beatrix bewaakte de Vliegdienst de hoofdstad. Ook bij gijzelingen, bosbranden, verontreiniging van de Noordzee of het binnenwater is de Vliegdienst present en geeft vanuit de lucht aanwijzingen.



De Vliegdienst heeft de beschikking over 3 éénmotorige Cessna's van het type 172 Reims Roc-



Maar ook de Bölkow-helikopter wordt daarvoor ingezet. De bemanning van de Porsche van de Algemene Verkeers Dienst hoort van de vliegers hoe snel de file al of niet rijdt en hoe lang de file is. Deze file staat stil.

Politie in de lucht

ket, ze kunnen ongeveer 5 uur in de lucht blijven. Voor langere vluchten en nachtvluchten worden 2 twee-motorige Cessna's C 337 Skymaster gebruikt, ze kunnen 6½ uur blijven vliegen.
Verder zijn er nog 5 twee-motorige helikopters van het type Bolkow BO 105 C. Ze zijn uitgerust met een hijsinstallatie, 2 sterke luidsprekers en een grote nachtzon-schijnwerper. Ze gebruiken veel kerosine en kunnen maar 2 uur in de lucht blijven. Ze maken veel meer lawaai dan een Cessna, ze zijn ook veel duurder wat aanschafprijs, brandstofverbruik en onderhoud betreft. Maar ze kunnen op elke hoogte (bijv. op een hoogte van 150 meter) stil blijven hangen en de bemanning heeft dan een prachtig overzicht van de situatie.



Thuishaven Schiphol

Schiphol is de thuisbasis van de Vliegdienst. Hier worden bij „Operations" alle activiteiten voorbereid, begeleid en afgewerkt. Een eigen technische dienst op Schiphol-Oost zorgt voor het onderhoud van de machines. De vliegers vliegen 500 à 700 uur per jaar. Ze hebben allen hun brevet als beroepsvlieger. Sommigen zijn opgeleid door de Rijksluchtvaartschool in Eelde. Anderen hebben zich laten opleiden in hun vrije tijd.

659.4
395



Een Cessna op Schiphol-Oost bij de hangar. Deze vliegtuigen worden veel gebruikt bij het surveilleren van het weg- en waterverkeer.


De vliegers van de politie zien van boven heel goed welk spoor van de schepen bestaat uit schroefwater (o.a. schuim) en wat een gevolg is van ontoelaatbare olielozing.





De cockpit van een Bölkow BO 105C helikopter.

Vrachtwagench

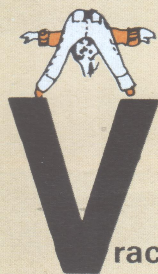
Met de vlam in de pijp over de Brennerpas. Als jongelui dat liedje van Henk Wijngaard horen, gaat hun hart open. Chauffeur zijn op zo'n machtige vrachtwagen, rijden langs de Autobahn, vreemde landen zien: hèt einde!
Is vrachtautochauffeur echt een avontuurlijk en romantisch beroep? Soms wel, soms niet. In ieder geval komt er heel wat kijken, voordat je vrachtautochauffeur bent.





Vroeger en nu

Vroeger kon je zó vrachtwagenchauffeur worden. Als je achttien jaar werd, haalde je het grootrijbewijs en dan was je chauffeur.
Tegenwoordig gaat dat niet meer zo gemakkelijk. Je moet er een diploma voor halen. En voordat je dat papiertje hebt, moet je het een en ander leren.



Vrachtauto

Het chauffeursberoep is door de jaren heen moeilijker geworden. Een goede chauffeur heeft heel wat verantwoordelijkheden. Neem nu zo'n vrachtauto. Een kleine kost al gauw ƒ 75.000,–, een grote truck met tankoplegger (waarin benzine vervoerd kan worden), ƒ 250.000,–. Voor dat voertuig is de chauffeur verantwoordelijk. Zijn baas heeft die vrachtwagen aan hem toevertrouwd.
Dat is niet alles. De chauffeur moet ook het een en ander van die wagen weten. Als hij onderweg pech krijgt, moet hij kijken wat er aan de hand is. Soms kan hij het zelf repareren, maar vaak heeft hij het materiaal er niet voor. Dan moet hij de garage of zijn baas bellen en vertellen wat er aan de hand is. Dat kan hij alleen, als hij verstand van zo'n vrachtwagen heeft.



Lading

De chauffeur is niet alleen verantwoordelijk voor „zijn" vrachtwagen, maar ook voor de lading. Neem nou een lading bieten. Die mag niet te zwaar zijn, want dat is niet goed voor de wagen en niet goed voor de wegen. De bieten mogen er niet bij het minste of geringste afrollen, want dat is levensgevaarlijk voor de andere weggebruikers. Of computers! Rijden met computers betekent dat de chauffeur heel voorzichtig moet zijn, want computers zijn erg gevoelig voor schokken. Hard rijden over een hobbelige weg is er niet bij. Gelukkig zijn er luchtgeveerde vrachtwagens, die bijna niet schudden. Een ei blijft er heel in!

Chauffeur op een vrachtwagencombinatie: een jongensdroom die werkelijkheid kan worden.

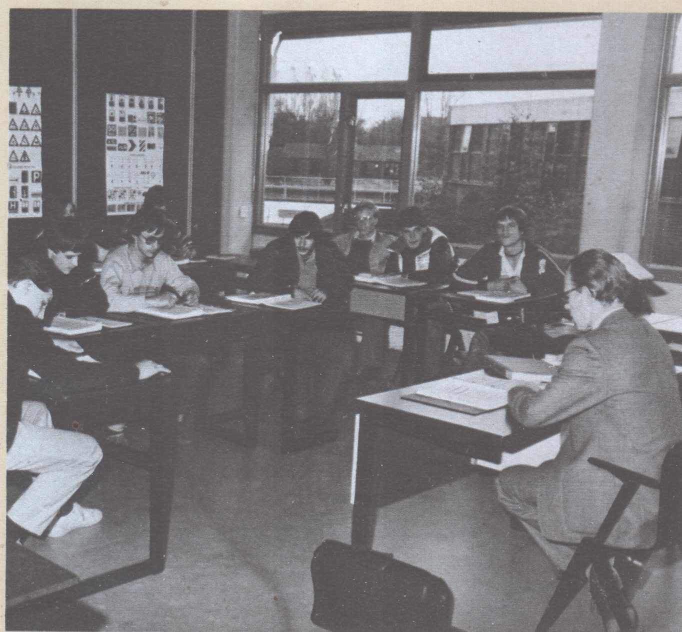


Documenten

De chauffeur krijgt documenten mee. Van die papieren moet hij verstand hebben, want anders kan hij niet controleren of ze goed ingevuld zijn. En als hij met zijn vracht naar het buitenland moet, moet hij die documenten aan de douane laten zien. Dan moet hij eigenlijk de taal van het land kennen. In ieder geval moet hij een beetje Duits spreken. Engels en Frans is ook nooit weg. Een vrachtwagenchauffeur is tenslotte het visitekaartje van zijn bedrijf.

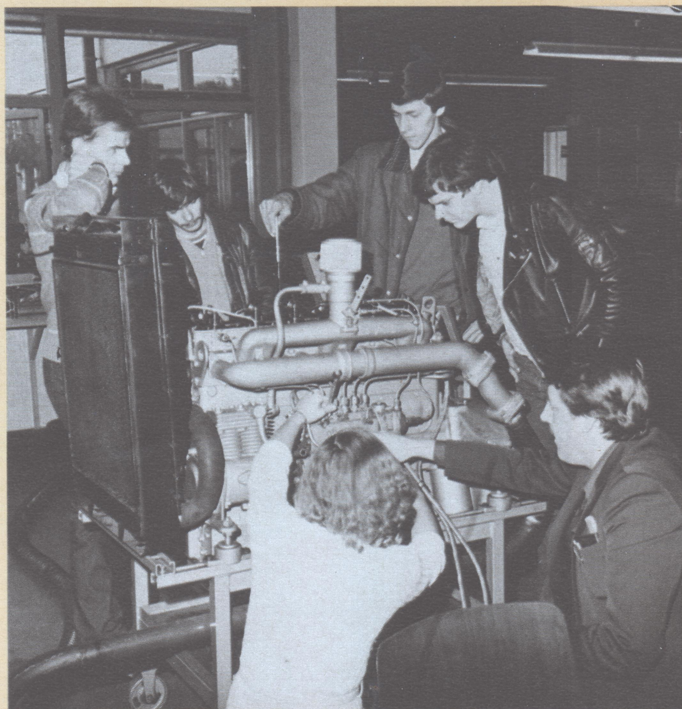
Een echt goede chauffeur moet van wanten weten. Het is niet allemaal: met de cowboyhoed op, toeters en bellen op de vrachtwagen, en „staande bij" met het „bakkie" (een klein zendapparaatje). Chauffeur is geen gemakkelijk, maar wel een fijn en verantwoordelijk beroep.

Maar er moet ook geleerd worden voordat het zover is.



auffeur worden

Eisen



Wie chauffeur op een vrachtwagen wil worden, moet goed gezond zijn.

Sinds enige jaren bestaat de mogelijkheid om via het leerlingenstelsel de opleiding voor chauffeur te volgen, op een „streekschool". Je moet dan het MAVO-diploma hebben (niet het „feestpakket" maar als het even kan toch wel met Duits) of 4 jaar Lagere Beroeps Opleiding (LBO), bij voorkeur de metaal- of automonteursopleiding.
Eerst moet je medisch gekeurd worden. Chauffeur is een zwaar vak. Je zit uren achter het stuur, je moet wel eens sjouwen. Bij zo'n keuring letten ze erg op je rug. Als die rug niet goed is, kun je het wel vergeten.
Ook goede ogen en oren zijn belangrijk. Je reactievermogen moet goed zijn (je moet snel kunnen remmen of je stuur omgooien). Wie asmatisch is of allergisch voor bepaalde dingen, moet eigenlijk geen chauffeur worden. Stel je voor, dat je een eindeloze niesbui krijgt, terwijl je in het drukke verkeer op de snelweg zit.



Streekschool

Naar de streekschool ga je 1 à 2 dagen per week.

Met een weegschaal gewichten berekenen.



Je moet echt wel iets van motoren weten.

De rest van de week werk je bij een transportbedrijf. Bij zo'n bedrijf blijf je een maand of drie, dan ga je weer naar een ander bedrijf. Stage lopen noemen ze dat.
Bij die bedrijven leer je een boel. Het ene bedrijf doet in verhuizingen, het andere onderhoudt een pakketdienst, bij een derde moet je in de garage werken. De totale opleiding duurt twee jaar en is niet eenvoudig: je moet er heel wat voor doen. Op de streekschool wordt les gegeven in ongeveer 6 vakken: autotechniek, Duits, verkeer en vervoer, maatschappelijke begeleiding (inzicht in dingen die in de samenleving gebeuren) en sport. Het sportuur is een beetje gericht op het chauffeursvak. Je leert er, hoe je je lichaam moet houden bij wat je aan het doen bent: achter het stuur zitten, tillen enz.



Verdienste

Nog een belangrijke zaak. Gedurende die twee leerjaren verdien je ook geld. Voor de dagen die je bij het transportbedrijf werkt, krijg je loon. Als je 4 dagen werkt en je bent 17 jaar, krijg je ƒ 647,– bruto in de maand (dat gold in 1981). Wie ver van zijn baas woont, krijgt een reiskostenvergoeding.
Je leert dus voor een vak (met een diploma!) en je wordt nog betaald ook!
Wie meer wil weten over deze chauffeursopleiding (meisjes zijn ook hartelijk welkom) moet maar eens informeren bij een streekschool of bij de Stichting Leerlingstelsel Wegvervoer, Volmerlaan 20, 2288 GD Rijswijk, tel. (070) 99 16 38.

657.7

Op stageplaatsen leer je veel van de praktijk, maar er moet ook wel eens geveegd worden.



's Rijks Sc
vaartmuse
gebouwd
palen

De binnenstad van Amsterdam is één van de best bewaarde binnensteden van Europa. Aan de rand van die stad staat het Nederlands Scheepvaart Museum, een Rijksmuseum, dus van het rijk en niet van een stad of een provincie.
Het scheepvaartmuseum is ondergebracht in een meer dan 300 jaar oud tuighuis, dat eens de uitrusting van de Amsterdamse vloot bevatte. Het is gebouwd op 18000 houten palen. Tenslotte zegt het rijmpje niet voor niets: Amsterdam die grote stad is gebouwd op palen.



Wat zie je er?

In het museum kun je zien welke ontwikkelingen zich hebben voorgedaan in ons land met betrekking tussen mens en water. Je loopt er langs een uitgeholde boomstam met iets verhoogde zijkant, oude scheepsmodellen, primitieve instrumenten en kaarten, tot je tenslotte belandt bij een modern vol-containerschip, de Nedlloyd Dejima, waarvan een model aan het plafond in de kantine hangt.
Dan ben je misschien duizelig van alles wat je gezien hebt en snak je naar frisdrank en een gevulde koek. Die kun je in die kantine kopen.



Schreierstoren

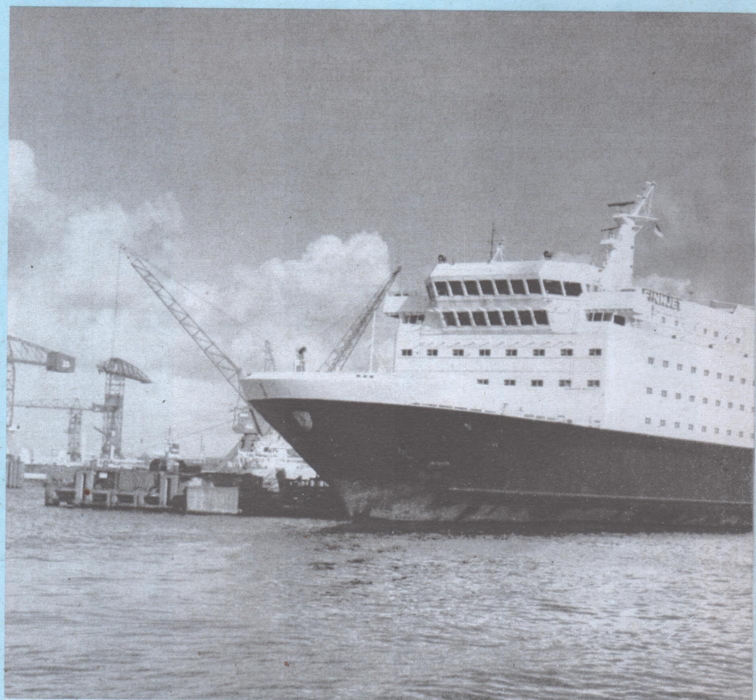
Je kunt vanaf het Centraal Station met bus 29 naar het museum rijden. Leuker is het erheen te wandelen, dat kost je twintig minuten. Tijdens die wandeling waan je je dan alvast in een museum.
Je neemt de oostelijke uitgang van het Centraal Station, steekt het water over en loopt links de Prins Hendrikkade op. Je passeert de Schreierstoren, daar kun je het museum al in de verte zien staan.
De Schreierstoren is een oude vestingtoren uit 1421. Op een gevelsteen staat, dat Henry Hudson, een Engelse ontdekkingsreiziger, vanaf deze plek in 1609 met het Amsterdamse jacht „Halve Maen" in opdracht van de Oost-Indische Compagnie (tegen beloning van ƒ 800,–) op weg ging om een „Noordoostelijke Doorvaart" dus om Skandinavië, Rusland en Siberië heen naar Indië te zoeken. Hudson zelf geloofde meer in een „Noordwestelijke Doorvaart" en toen hij voorbij de Noordkaap met sneeuw storm en ijs te kampen kreeg, voer hij richting Amerika.
Hij belandde eindelijk op de Hudsonrivier (naar hem genoemd). Aan die rivier ligt New York, het vroegere Nieuw Amsterdam. Daarover kun je lezen in het volgende artikel van dit nummer.



Prins Hendrik

We lopen verder en zien behalve het Scheepvaarthuis en het opleidingsschip Pollux een groot bronzen borstbeeld van Prins Hendrik van Oranje, die in 1820 op Soestdijk geboren werd. Hij doorliep alle rangen van de Marine en maakte grote reizen. Men noemde hem Prins Hendrik de Zeevaarder, en deze kade is naar hem genoemd.





cheep-
eum
op 18000





1.
Het gerestaureerde „Lands Magazijn”.

2.
Vroeger lagen de scheepswerven in Amsterdam bij het stadscentrum, nu aan de overkant van het IJ.



Michiel de Ruyter

Op nummer 131 heeft Michiel de Ruyter gewoond. Hij kon vanuit dat huis het zeemagazijn zien. Het bestond toen al, want het werd in 1655 gebouwd in negen maanden. De ontwerper was stadsarchitect Daniël Stalpaert. Hij begeleidde ook de afbouw van het door Anthony van Campen ontworpen Paleis op de Dam. Het zeemagazijn lijkt dan ook sprekend op het paleis.



Wat deed men er?

Het Magazijn was hèt maritieme centrum van Amsterdam. Er werden zeilen opgeslagen, touwwerk, teer, kompassen, proviand, drinkwater, wapens enterbijlen, kanonlopen. De scheepswerven lagen naast het magazijn, men behoefde dus niet ver te gaan, als men iets nodig had.



Centrum van kennis

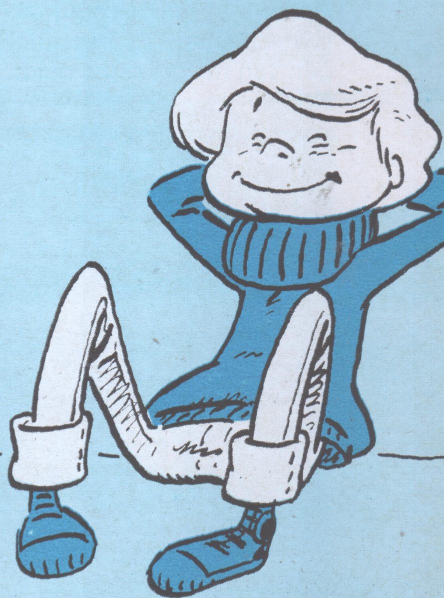
Alles wijst erop, dat het Scheepvaartmuseum nu weer een maritiem centrum zal worden, maar dan vooral op het gebied van de historie en ook om iets van de moderne scheepvaart te kunnen beleven. Bij het museum staat de Kweekschool voor de Zeevaart (met het tuig-instructieschip op de binnenplaats), de Hogere Zeevaartschool, het Zeemanshuis, en de Werf „'t Kromhout”, een oude gerestaureerde werf, waar houten schepen worden gerestaureerd en soms zelfs weer geheel nagebouwd.



Toegangsprijzen

De toegangsprijzen van het Scheepvaartmuseum zijn voor personen van:
11 tot en met 17 jaar: ƒ 1,–,
18 tot 65 jaar: ƒ 3,50,
met een museumkaart, een cjp-kaart en een maritiem paspoort: gratis.
Adres: Rijksmuseum „Nederl. Scheepvaart Museum”,
Kattenburgerplein 1,
1018 KK Amsterdam,
telefoon (020) 25 41 75.
Het ligt in een interessante buurt, bij de Hoogte Kadijk en Kattenburg.
En wil je meer zien dan alleen schepen en wat daarbij hoort: Artis ligt om de hoek, op ongeveer 8 minuten loopafstand.

658.2



Van kolonisten

Tweehonderd jaar



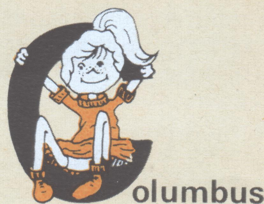
Dit vignet is het herkenningsteken in de Verenigde Staten en in ons land voor alles wat georganiseerd wordt in het kader „Nederland–VS 200". Het bestaat uit de Amerikaanse vijf-puntige ster. De onderste punten van de ster zijn overgegaan in een wapperende vlag met zeven banen, want Nederland bestond in 1782 uit zeven provinciën. De dertien vijfpuntige sterren staan voor de dertien staten die in 1782 de Verenigde Staten vormden. De cirkel is het symbool van de vriendschap tussen de beide landen. De golvende banen van de vlag stellen de golven van de oceaan voor. Het vignet is uitgevoerd in de kleuren: rood, wit en blauw, dat zijn zowel de kleuren van de Amerikaanse als de Nederlandse vlag.

Dagelijks op dezelfde tijd vertrekken schepen uit Nederland naar Engeland. Zo'n schip vaart in een lijndienst, want het vertrekt op een vaste tijd en vaart volgens een vast schema: een dienstregeling.



ntstaan

Lijndiensten ontstaan door regelmatige of voortdurende vraag naar vervoer door een voldoende aantal mensen. Of we het nu over de trekschuit tussen Amsterdam en Haarlem, de postkoets, de paardetram, de zeilvloten van de Oost-Indische Compagnie van vroeger hebben of over de trams, bussen, treinen, vrachtauto's, schepen en vliegtuigen van nu: die regel geldt altijd.



olumbus

In 1492 ontdekte Columbus Amerika. Vanaf die tijd tot kort geleden zijn de mensen eigenlijk voortdurend bezig geweest om de wereld te ontdekken. Maar ze lieten het daar niet bij: ze stichtten in het nieuw ontdekte land een kolonie of namen het geheel in beslag, zonder zich te storen aan de mensen die er al woonden. Na de tweede wereldoorlog zijn de meeste koloniën zelfstandig geworden. Nu is het koloniale tijdperk voorbij.

Met zo'n schip zeilde men 200 jaar geleden van Nederland naar Amerika





olonisten

Een kolonie was afhankelijk van het moederland, een goede en regelmatige verbinding met dat moederland was noodzakelijk. In het prille begin moest alles wat zo'n nederzetting nodig had uit het moederland komen: mensen, materiaal voor het bouwen van huizen, eten. Later bleef een goede verbinding nodig voor het vervoer van handelswaar, ambtenaren, soldaten, nieuwe kolonisten, verlofgangers en . . . post!



ieuw Amsterdam

Ons land had al sinds 1612 een kolonie in Noord-Amerika. De hoofdstad ervan heette Nieuw Amsterdam (nu New York). Die vestiging moesten we in 1646 opgeven, doordat de Engelsen de verbindingen met Nederland onmogelijk maakten en de kolonie veroverden. Eigenlijk bloedde ze dood door het wegblijven van nieuwe kolonisten en onvoldoende aanvoer van materialen.



ndere landen

Er bestonden meer Europese koloniën aan de oostkust van het Amerikaanse vasteland. De Fransen hadden bezit genomen van Canada in het Noorden en van het land rond de Mississippidelta in het Zuiden. Engelsen vestigden zich tussen Canada en New York in het Noorden en van Virginia tot Florida in het Zuiden. De Spanjaarden legden beslag op Florida, Texas, Mexico en de eilanden in de Caribische Zee.



egerslaven

Vooral in het Zuiden en op de eilanden kreeg men spoedig te kort aan werkkrachten; eerst op de suikerplantages, later op de katoenvelden.

naar vakantiegangers

passagiersvervoer naar Amerika.



Het s.s. Maasdam voor de stad New York (1952)



De rooksalon van het passagiersschip de s.s. Nieuw Amsterdam (I)

De oorspronkelijke bewoners, de Indianen, bleken onwillig en ongeschikt voor dit harde werk. Daarom haalde men negerslaven uit Afrika. Al in 1619 kwam de eerste zending slaven in de staat Virginia aan.



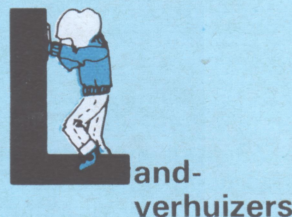
Slavenvervoer

Ook Nederland deed ijverig mee aan dit „passagiersvervoer", dat meer dan tweehonderd jaar duurde. De negers werden onder erbarmelijke omstandigheden verscheept. Op elkaar gepakt als sardines in een blikje. Af en toe even gelucht aan dek als het weer het toeliet, terwijl de bemanning het opeengehoopte vuil uit de ruimen spoot. Zonder voldoende eten en zonder enige medische verzorging. Duizenden slaven zijn tijdens de overtocht gestorven. Pas in 1807 werd de slavenhandel in Engeland en in 1808 in de Noordelijke Staten van Amerika verboden.
Het duurde nog 57 jaar (van nu tot jij grootvader of grootmoeder kunt zijn) tot de slavernij in Amerika werd afgeschaft, in 1865.



Nederland-Amerika

In 1775 wilden de Amerikanen onafhankelijk worden van Engeland en brak er oorlog tussen deze twee landen uit. In 1776 gaven de Verenigde Staten een onafhankelijkheidsverklaring uit. Benjamin Franklin reisde naar de hoofdsteden van Europa om de regeringen over te halen de onafhankelijkheid van zijn land te erkennen. Ons land deed dat in 1782, tweehonderd jaar geleden dus. Vandaar dat er in Amerika en in ons land dit jaar feest wordt gevierd. De Hollanders begonnen meteen wapens naar de Verenigde Staten te smokkelen. Dat namen de Engelsen niet, ze verklaarden ons in 1780 de oorlog. In 1783 sloten de Engelsen vrede met Amerika en in 1784 met ons.



Landverhuizers

In Europa stond de wereld op zijn kop. Op 14 juli 1789 brak de Franse revolutie uit. Een stroom van landverhuizers trok van Europa naar Amerika om daar een nieuwe toekomst op te bouwen. Honderd jaar lang kwam die stroom uit Engeland, Ierland, Duitsland, Scandinavië en Nederland. Daarna trokken de mensen uit Polen, Oostenrijk, Italië, Rusland en de Balkanstaten naar het nieuwe land.
In 1800 telde Amerika rond 5.300.000 inwoners in 1900 al 80 miljoen.



Per schip

Al die mensen konden alleen per schip naar Amerika reizen. Ze waren straatarm, dus alles moest op een koopje. De omstandigheden waaronder ze reisden, waren dan ook niet veel beter dan die van de slaven op de slavenschepen. Ze verbleven tussendeks en kregen per persoon de beschikking over nog geen twee vierkante meter ruimte. Eten moesten ze zelf meenemen, ze kregen alleen een beetje water en kookgelegenheid. Het



Nieuw Amsterdam rond 1750

weer was in de regel slecht, zodat ze meeste tijd aan boord in afgesloten ruimen moesten doorbrengen. Er stierven er heel wat onderweg. Er waren schepen die 75 van de 675, 100 van de 922 passagiers op zee moesten begraven.



Lijndienst

De schepen vertrokken pas, als ze volbeladen waren en de wind en het tij mee hadden. Maar in oktober 1817 begon een nieuwe rederij in New York te adverteren, dat hij zijn schepen op vaste dagen zou laten vertrekken, vol of niet vol. Iedereen vond het belachelijk. Op 5 januari 1818 vertrok zijn eerste schip naar Liverpool: klokslag 10 uur werden de trossen losgegooid. Het was bitter koud en het sneeuwde. Op dezelfde tijd vertrok er een zusterschip uit Liverpool naar New York. Zo ontstond de eerste „pakket"-dienst, hij had al gauw een uitstekende naam.
De schepen maakten snelle overtochten, waren gerieflijk en betrouwbaar. Maar al vertrokken ze op tijd, je kon nooit voorspellen wanneer ze zouden aankomen. Een kapitein zag kans om tegen de wind en stroom in, in 15 dagen en 14 uur van Liverpool naar Boston te zeilen. Zijn collega deed het, met wind en stroom mee, in 13 dagen en 14 uur, maar nu van New York naar Liverpool.

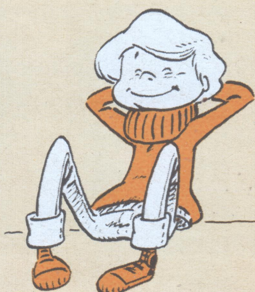


De kapitein van een modern cruise-schip



Stoomschepen

Ondertussen had James Watt in 1765 de stoommachine uitgevonden. In 1819 stak het eerste schip met een stoommachine als hulpvermogen de Atlantische Oceaan over. In 1838 hield men een wedstrijd. Het eerste stoomschip dat alleen op stoomkracht de Atlantische Oceaan overstak, kreeg het contract om de post te vervoeren.
Op 23 april kwamen de eerste twee echte stoomschepen in New York aan. De Sirius was de eerste, maar de Great Western had er drie dagen korter over gedaan, namelijk 15 dagen vanaf Bristol. Toch kreeg de Sirius de prijs.



Een bagage label uit 1962, bestemd voor de overtocht New York–Rotterdam met het s.s. Rotterdam.





Blauwe wimpel

In de volgende honderd jaar voerden de landen rond de Atlantische Oceaan een keiharde strijd om de eer wie het mooiste, grootste, snelste schip bezat. Dat schip mocht dan de „blauwe wimpel" hijsen.
De Great Britain was er één van. Het was het eerste grote stoomschip met een schroef (en niet met een scheprad, zoals de raderboot uit de film Huckleberry Finn) en ook het eerste waarvan de romp van ijzer was gemaakt en niet van hout. Het werd gebouwd in 1845 en deed in 1937 nog dienst als bunkerhulk: een schip waaruit andere schepen kolen konden laden.
Een berucht schip was de Great Eastern. Ze was, net als de Great Britain, gebouwd door Isambard Kingdom Brunel. Brunel beloofde een schip te bouwen dat vijf maal zo groot was als elk bestaand schip. De Great Eastern was dan ook 211 meter lang en zo breed, dat het niet door het Panamakanaal zou hebben kunnen varen. Het zou 4000 passagiers kunnen vervoeren. De bouw duurde zes jaar. Toen het te water werd gelaten, zakte de helling in elkaar: drie maanden vertraging. Op de proeftocht ontplofte een ketel: vijf doden en Brunel stierf van schrik, toen hij het nieuws hoorde. De maatschappij was ondertussen failliet gegaan. Als passagiersschip bleek het een mislukking: het ene ongeluk gebeurde na het andere. In 1865 sloopte men er alle passagiersverblijven uit, het schip werd kabellegger. Toen had het de juiste bestemming, want het kon maar even 5000 kilometer telegraafkabel in één keer meenemen.



Holland-Amerika-lijn

Toen men stoomschepen ging gebruiken, ontstonden er echte lijndiensten. De schepen vertrokken op tijd en kwamen op tijd aan, ze waren niet meer afhankelijk van wind en tij. Ook ons land deed mee. In 1873 werd in Rotterdam de Nederlandsch-Amerikaansche Stoomvaart Maatschappij opgericht. De eerste jaren ging het niet zo best. De Rotterdamse Waterweg bleek te ondiep voor grote schepen, zodat enige tijd naar Amsterdam werd uitgeweken. Maar men zette door. De Nieuwe Waterweg werd uitgediept en in 1899 stond de N.A.S.M. – beter bekend als Holland-Amerikan-lijn – als trotse tiende op de lijst van eigenaren van de grootste



Het kantoor van de Holland-Amerikalijn met daarvoor het beeld van „Ketelbinkie". Dat beeld is nu verhuisd naar de Coolsingel en staat bij de Spido te Rotterdam.

schepen van de wereld met het stoomschip „Statendam". De lijn deed niet mee met de race om de Blauwe Wimpel, maar legde zich toe op dienstverlening en comfort. De schepen waren dan ook erg geliefd bij de passagiers.



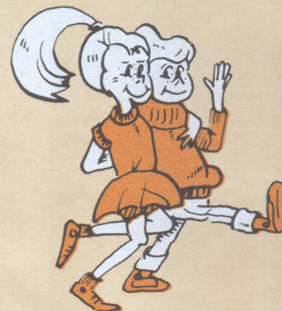
Reizigers genoeg?

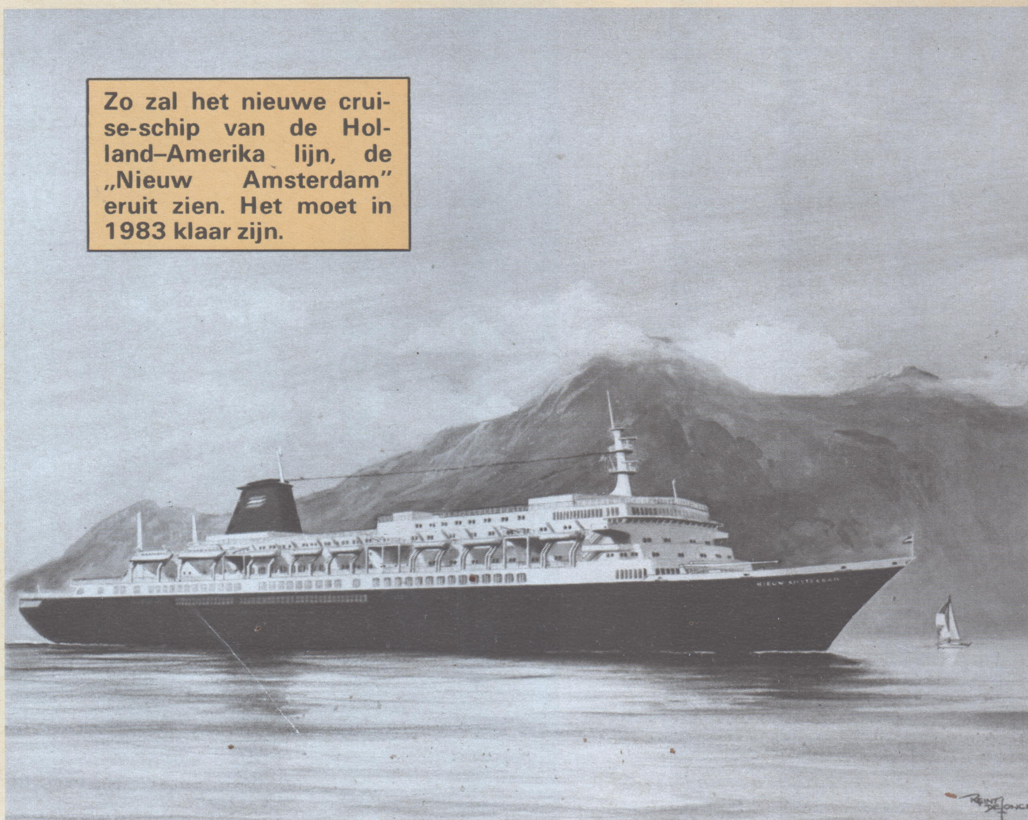
De passagiersschepen hadden geen gebrek aan klanten. Rijke passagiers beschouwden het schip als een hotel, ze reisden eerste klas. Handelslieden en kooplui maakten de reis in de tweede klas en hadden altijd haast. Landverhuizers zaten tussendeks en waren op zoek naar een ander en hopelijk beter bestaan. Tenslotte zorgden de posterijen voor een vast inkomen: het mailcontract.
Het ging zo door tot kort na de tweede wereldoorlog. Toen was Amerika vol en werden bijna geen emigranten meer toegelaten. Het vliegtuig werd een zware concurrent in de strijd om de overblijvende passagiers en de post. In Amerika werd in 1952 het laatste schip, dat de blauwe wimpel zou voeren, de „United States" in dienst gesteld. Maar daarna nam het vliegtuig het passagiersvervoer over, ook de post ging voortaan door de lucht.



Cruise

Even leek het, alsof alle passagiersschepen naar de sloper moesten. Maar er ontstond een nieuwe markt. De mensen ontdekten, dat varen op een mooi schip met een goede verzorging een waar feest kon zijn en een heel prettige manier om de vakantie door te brengen. De „cruise"-vaart ontstond. En die bloeit nog. Nederland heeft nu vier grote passagiersschepen in de cruise-vaart en er zijn zelfs twee nieuwe schepen in aanbouw. Nog lang niet iedereen die van schepen en van de zee houdt, heeft zo'n vakantiereis gemaakt.
Dus kunnen de schepen voorlopig nog even vooruit. 658.2





Zo zal het nieuwe cruise-schip van de Holland–Amerika lijn, de „Nieuw Amsterdam" eruit zien. Het moet in 1983 klaar zijn.

De luchtvaart tussen N



In 1930, 24 en 25 juni, vloog de eerste Nederlander over de Atlantische Oceaan naar Amerika. Dat was met de Fokker F. VII B „Southern Cross", gezagvoerder was de Australiër Sir Charles Kingsford Smith (3e van rechts). De 2e vlieger was de KLM gezagvoerder Evert van Dijk (2e van rechts). Met John Stannagh (links) als radiotelegrafist en Jonathan Saul (2e van links) als navigator, vlogen zij in 31u.50min. van Port Marnock (bij Dublin in Ierland) naar Harbour Grace (op Newfoundland). De volgende dag vlogen ze door naar New York. Het was de tweede vlucht over de Noord Atlantische Oceaan in westelijke richting (tegen de wind in). Er waren voordien 11 vliegtuigen verongelukt.

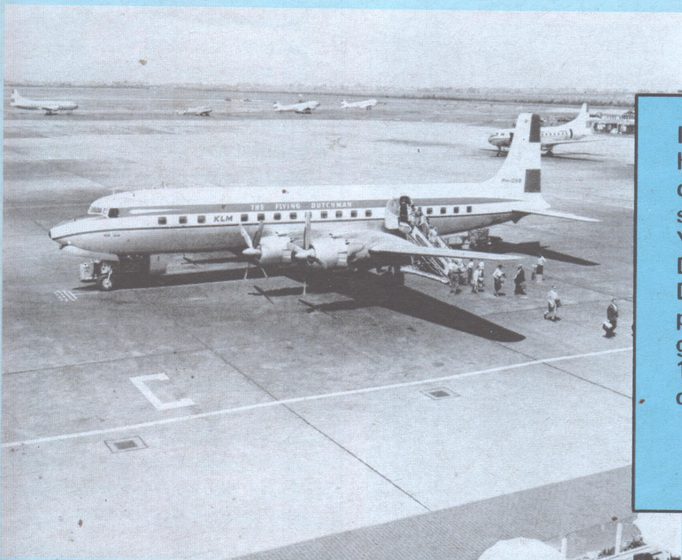


Gedurende de Tweede Wereldoorlog was het vliegen over de Atlantische Oceaan een normale en veilige zaak geworden. De KLM opende als eerste Europese luchtvaartmaatschappij na die oorlog, op 21 mei 1946, een geregelde luchtdienst naar de Verenigde Staten van Amerika. De dienst werd uitgevoerd met Douglas DC-4 vliegtuigen, die plaats boden aan 44 passagiers, 2 vliegers, 1 boordwerktuigkundige, 2 radiotelegrafisten en 2 stewards.
Op de foto de bemanning voor de openingsvlucht, links gezagvoerder Evert van Dijk.



De Douglas DC-4 „Rotterdam" boven New York. In die tijd, 1946, vloog de KLM twee keer per week van Amsterdam naar New York. Er werd nog een tussenlanding gemaakt te Glasgow in Schotland en te Gander in Newfoundland, omdat de vliegtuigen niet genoeg benzine konden meenemen om non-stop naar New York te vliegen. De reistijd was toen van Amsterdam naar New York (tegen de wind in) 25u.30min. en terug (met de wind mee) 21u.10min.

ederland en Amerika



In 1957 stelde de KLM het eerste vliegtuig in dienst, dat non-stop tussen Amsterdam en New York kon vliegen, de Douglas DC-7C.
Deze vliegtuigen boden plaats aan 56 passagiers. Ze vlogen in 14u.40min. van Amsterdam naar New York en in 11u.30min. terug. Op de foto de DC-7C „Rode Zee" op het platform van „het oude Schiphol", nu Schiphol-Oost, maar toen was het nieuwe Schiphol-Centrum er nog niet.
Vracht werd toen nog in aparte vrachtvliegtuigen vervoerd.



1782 · 1982 · NEDERLAND · AMERIKA

Thans vliegt de KLM met de Boeing 747, ook wel „Jumbo Jet" genoemd, naar New York. De romp van deze vliegtuigen is weer langer, ongeveer 70 meter, en bovendien ruim 6 m. breed.
Ze vervoeren 390 passagiers en 33.000 kg vracht. Als er meer vracht en minder passagiers zijn, dan worden uit een gedeelte van de cabine de passagiersstoelen gehaald en worden daar containers of vrachtlaadborden geplaatst. De 747 vervoert dan 200 passagiers en 55.000 kg vracht.
De 747 is iets sneller dan de DC-8, hij vliegt in 7u.55min. naar New York en in 7u.5min. terug naar Amsterdam.

In 1960 stelde de KLM de Douglas DC-8 in dienst, die 4 straalturbinemotoren had.
Op de foto de aankomst van de eerste KLM DC-8, de „Albert Plesman", genoemd naar de oprichter van de KLM. De DC-8 bood plaats aan 124 passagiers en kon tevens 9450 kg vracht vervoeren.
De reistijd Amsterdam–New York werd teruggebracht tot 8u.15min. en de terugvlucht tot 7u.15min.



Deze foto toont een Boeing 747 even na de start. De wielen zijn nog niet ingetrokken.
De KLM vliegt thans 2 keer per dag naar New York. Daarnaast zijn er diensten naar Atlanta, Chicago, Houston en Los Angeles (en via de Noordpool naar Anchorage) in de U.S.A., naar Canada en Mexico en naar Centraal- en Zuid Amerika. Iedere week maken 110 KLM vliegtuigen een Atlantische Oceaanvlucht, dat is 15 per dag.



In 1967 kwam de DC-8-63, ook wel Super DC-8 genoemd, in dienst. Deze vliegtuigen hebben een langere romp (57 m, bij de DC-8 46 m) en kunnen 212 passagiers en 17.000 kg vracht vervoeren.
Op de foto de PH-DED „Leifur Eirikson", zo genoemd naar een Viking, die omstreeks het jaar 1000 als eerste Europeaan naar Amerika voer.

659.2

Binnenvaart

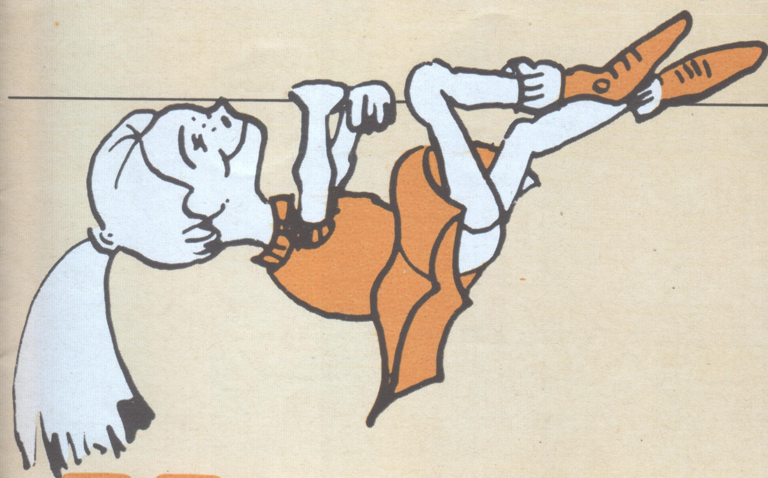


innenvaart-schepen

In Rotterdam komen van overal vandaan per zeeschip massa's goederen aan.
De meeste goederen blijven niet lang in de haven. Die moeten verder, het binnenland in naar fabrieken en bedrijven.
In de haven van Rotterdam worden ze overgeladen in kleine schepen voor de binnenvaart.
Op de foto zie je het overladen van een zeeschip: de „Waterland" (1) van de Koninklijke Hollandsche Lloyd in de Waalhaven te Rotterdam.
Dit schip is geschikt voor het vervoeren van granen of veevoeders (ongeveer 20.000 ton). De binnenschepen brengen deze granen verder over de binnenwateren naar de veevoederfabrieken.
Je zult je wel kunnen indenken dat een schip met 20.000 ton lading behoorlijk diep ligt, vandaar dat het niet aan de kade is afgemeerd, maar aan boeien (2). Deze boeien liggen aan ankers vast. De andere schepen zijn aan het zeeschip vastgemaakt.
Naast de Waterland liggen drie elevatorbakken (3), dit zijn bakschuiten waarop elevators staan. Deze elevators worden ook wel graanzuigers genoemd: zij zuigen de lading uit het zeeschip. Maar voordat de lading in zo'n ruim verdwijnt, wordt ze gewogen, zodat men weet hoeveel elk schip vervoert.

Het grootste binnenvaartschip op de foto (4) is het zogenaamde Groot Rijnschip. Deze bevaart de grotere vaarwegen, in het binnen- en buitenland. Het kan circa 2000 ton vervoeren.
Een Dortmund-Eemskanaalschip kun je vinden bij 5, deze heeft een laadvermogen van 1000 ton.
De Motorkempenaars (6) zijn motorschepen voor droge lading, in het ruim onder de luiken kan een lading van circa 550 ton.
Het kleinste schip dat hier beladen wordt is de zogenaamde spits (7), deze kun je herkennen aan zijn „stompe" kop. De spits is speciaal geschikt voor de vaart over kleine kanalen.

Vandaar dat zij door België en Frankrijk tot bij Marseille aan de Middellandse Zee kunnen komen.
De andere schepen op de foto zijn niet voor het verkeer bestemd.
Bij 8 zie je een Drinkwater Bunkerboot. Hij voorziet de zee- en de binnenvaart van drinkwater, als deze een witte vlag tonen.
Een ander bunkerschip (9) geeft de Waterland brandstof.
Als de bemanning van de op de boeien liggende vaartuigen naar de wal wenst te gaan, nemen zij de spido of het personeelsbootje (10). Deze brengt het personeel van of naar de wal. Tenslotte zie je bij 11 een boot van de havendienst of politie.



Haven kreten

Ieder vak heeft zijn eigen vaktermen: woorden en uitdrukkingen die alleen in dat vak worden gebruikt en door de beoefenaars van dat vak worden begrepen. In de haven gebruiken ze heel mooie. Hier volgen er enkele:
doorsteker: een bepaalde manier om een hijs te maken, ook: „mazzel hebben";
Een Amsterdammer opdraaien: in Rotterdam is een „Amsterdammer" een slecht opgebouwde hijs, die bij het opdraaien uit het scheepsruim uit elkaar kan vallen. Ze komen gelukkig bijna niet meer voor.
In de Amsterdamse haven heet zo'n gevaarlijk goederenpakket een „Rotterdammer";
Ik gaat mopperen: ik ga koffiedrinken.
Natte Jassen boot: vroeger werden de dierenhuiden onbewerkt als scheepslading aangevoerd, ze waren alleen ingezouten en bevochtigd, men noemde ze: natte jassen.
„Lekko!": afkomstig van het Engelse: „Let go!" Het betekent: laat maar gaan! Zodra een hijs recht boven het ruim van een schip hangt, roept de bootsman „lekko". Ook in de binnenvaart brult een schipper „lekko", wanneer zijn schip losgegooid kan worden.

658.35



Voor Hoek van Holland liggen altijd twee boten met loodsen aan boord. Als één van de boten „leeg" is, meldt de kapitein aan zijn collega: „Je maat is leeg gevist".



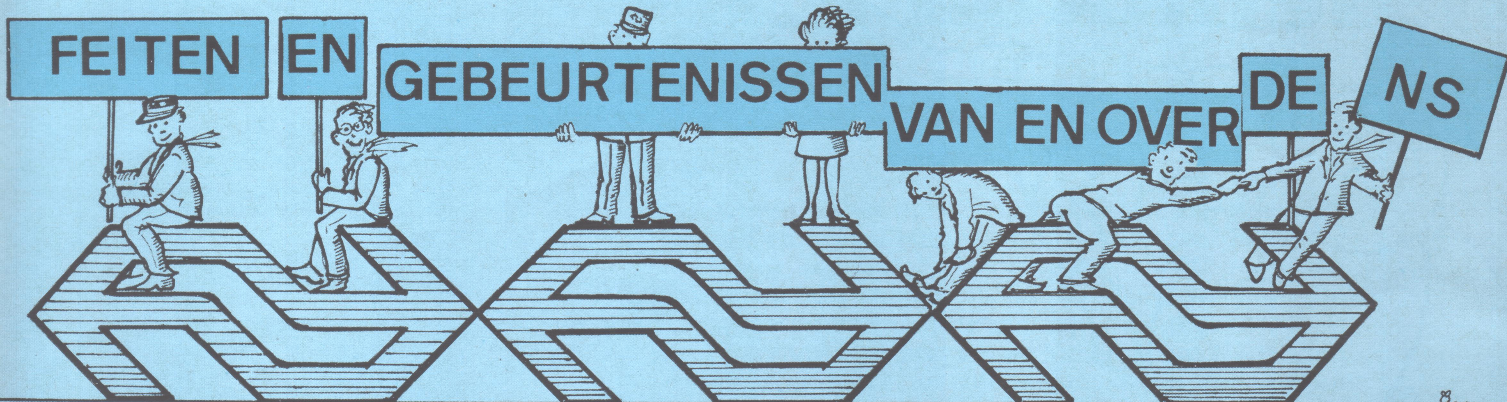
Vroeger deed men soms een laagje zand onderin een vat met boter, dan was zo'n vat zwaarder en had men minder boter nodig. Daarom werd altijd gecontroleerd, of de boter tot de bodem (boom) zat. Was dat het geval, dan heette dat „botertje toe de boom." (in orde)



Tegenwoordig wordt een graanschip leeggezogen door een elevator, een reusachtige stofzuiger. De Engelsen zeggen „Bai de elleveter". In de haven is dat verbasterd tot „bij de veter".



Het vullen van containers heet „stuffen", het leeghalen „strippen". Beide termen zijn afkomstig uit het Engels.



Illustraties Reijer J. King Tekst Han Vink

Codenummer 552/637



Het aantal personeelsleden dat bij NS werkt is 27.410 (mannen en vrouwen). Deze grote groep zorgt er voor dat er dagelijks 4300 treinen rijden en er per dag 521.000 reizigers per trein kunnen reizen.

Met elkaar leggen die reizigers 8.910 miljoen km af (dat is 8.910.000.000 km).

Bovendien worden er dagelijks nog 60.000 ton goederen in een van de 11.200 goederenwagons vervoerd.

De reizigers betaalden gemiddeld voor elke kilometer die zij afleggen 9 cent. Dat is niet veel, maar met elkaar betaalden zij 845 miljoen gulden. Een leuke zakcent.

Alleen, uit die dikke portemonnaie gaat ook heel wat: alleen aan loon voor het personeel al 1482 miljoen gulden.

„Hoe kan dat nou," zul je je afvragen: er gaat meer uit dan erin komt! Ja, en nu hebben we nog niet gesproken over allerlei andere uitgaven zoals voor elektriciteit en onderhoud van de spoorweg en de verwarming.

Dat zit zo. Sommige lijnen zouden de Spoorwegen willen sluiten omdat er erg veel geld bij moet. De Regering (en alle burgemeesters van plaatsen aan die lijnen natuurlijk) zeggen „dat kan niet; stel je voor geen spoorwegen! Wij nemen dat tekort wel voor onze rekening. Daarom vergoeden wij dat wel."

Totaal is dat 808 miljoen gulden. Eigenlijk komt dat er op neer dat je voor een treinreis maar de helft hoeft te betalen van wat het zou moeten kosten.

Wil je nog meer cijfers zien?

Van die 27.410 personeelsleden zijn er ruim 3700 machinist en ruim 2100 conducteur. Voor het onderhoud zorgen 2200 mensen.

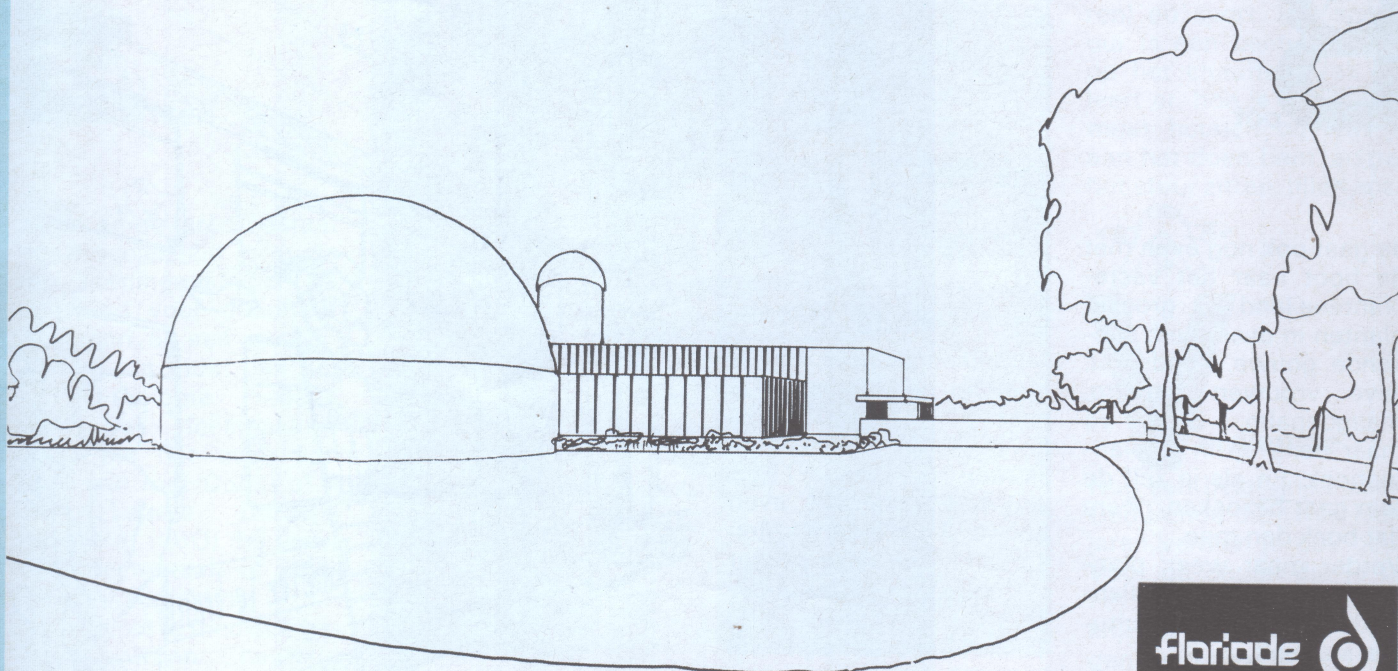
Duizelt het je nog niet? Dan gaan we verder.

324 rijtuigen voor getrokken treinen (reizigerstreinen met een loc ervoor)

1425 elektrische treinstellen

237 diesel-elektrische treinstellen.

Alles bij elkaar goed voor 126.280 zitplaatsen (dat komt overeen met 15 grote stadions vol met mensen.

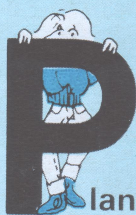


ZEISS PLANETARIUM AMSTERDAM

„Hoe kan dat nu" zul je misschien vragen, „er worden dagelijks meer dan 540.000 reizigers vervoerd. Dat is dan meer dan 4× zoveel. Moeten die andere reizigers dan allemaal staan?"
Gelukkig niet. Elke zitplaats wordt elke dag door meer dan één reiziger gebruikt. Toch zouden we op sommige uren van de dag best een paar duizend zitplaatsen méér kunnen gebruiken.
Daar wordt hard aangewerkt. In bestelling zijn 40 driewagenstellen Intercity-materieel (ICIII), 10 rijtuigen diesel-hydraulisch materieel, 15 driewagen-stellen van het type Sprinter en 45 tussenrijtuigen van dit type, waarmee de bestaande tweewagenstellen verlengd kunnen worden. Echter de aflevering van deze bestelling zal niet voor 1983 kunnen beginnen.
Van een eerder geplaatste bestelling voor 81 eenheden diesel-hydraulisch materieel zijn in 1981 de eerste geleverd.
De lengte van het spoorwegnet is 2880 km. Hier kunnen we bijtellen de Schiphollijn (20 km) en de Veenendaallijn (40 km).
Ruim 1800 km hiervan heeft een bovenleiding en kan dus met elektrisch materieel worden bereden.
Er zijn 355 stations; 40 ervan noemen we „Intercity-stations".
Het aantal ahobs is 679 en van de aki's hebben we er 862.
Eigenlijk zijn het maar enkele cijfers van al die miljoenen getallen die grote computers dagelijks prijsgeven over dat ene bedrijf, de Nederlandse Spoorwegen.

Nergens ter wereld zo veel bloemen

We gaan op reis, niet over land of water, ook niet met een vliegtuig, maar met een groot ruimteschip. Je zit in een gemakkelijke stoel in een soort ronde zaal. Boven je is een grote koepel. Langzaam gaan de lichten uit: het wordt pikdonker. Boven je zie je opeens een heldere sterrenhemel. Het lijkt alsof je een ruimtereis gaat maken. De aarde wordt kleiner en kleiner, planeten schieten voorbij, nieuwe werelden doemen op. Een stem geeft uitleg over wat je ziet. Je kijkt je ogen uit.



Planetarium

Een toekomstverhaal? Neen werkelijkheid! We zijn in een splinternieuw planetarium (dat is een plaats waar de sterrenhemel is nagemaakt). Het staat bij Amsterdam aan de Gaasperplas en het is het modernste planetarium ter wereld. Dankzij de toepassing van de allernieuwste technieken en met behulp van computers heeft het onbegrensde mogelijkheden.
Je krijgt er uitleg over de namen van sterrenbeelden. Je ziet er sterren „opkomen" en weer „ondergaan". Even later zie je wolken ontstaan, onweersbuien aangroeien, een complete zonsverduistering.



Trein

De voorstelling is afgelopen, je gaat naar buiten. Nu kun je met een klein elektrisch treintje mee, dat je langs velden met bloemen, planten en bomen brengt.
Er is een griendwerker aan het werk: hij snijdt riet en twijgen voor manden, hakt hout voor schopstelen en stoelpoten. Via een rij knotwilgen kom je langs boomgaarden en velden met gewas, een duinvallei met allerlei planten en bloemen. Alle grondsoorten (klei, zand, veen) tref je er aan en op elke soort groeien de voor die grond karakteristieke planten. Nu ben je bij de fruittuin, deze heeft een eigen regeninstallatie.



oot

Je gaat ook nog even met de boot naar het vasteplanteneiland. Er groeien planten in overvloed: stinkende gouwe, hondsdraf, lieve vrouwen bedstro, maagdepalm. Zoek ze maar eens op in je plantenboek. En als je zelf de tuin gaat bezoeken, neem dat boek dan mee.
Verder maar weer: plantenkassen, bloembollenvelden, champignonculture, sierteelt.
Dáár is de varentuin. Er groeien zo'n 1600 verschillende soorten varens, ze zien er een beetje geheimzinnig uit. Heel héél lang geleden al ontdekten de mensen dat de varens afwijken van de gewone planten (in de leestuin kun je er meer over te weten komen). Er werd dan ook toverkracht aan toegeschreven. Zo werd beweerd dat de sporen, zo wordt het „zaad" van een varen genoemd, van een bepaalde soort je onzichtbaar kunnen maken, als je de sporen in je schoenen strooit. Geloof jij het?



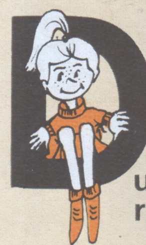
loriade

Misschien denk je, dat je toch op een andere planeet bent beland? Niks hoor! Al dit moois is te zien op de Floriade 1982 aan de Gaasperplas, even buiten Amsterdam. Men verwacht er deze zomer miljoenen bezoeker-(sters).
Tuinarchitecten zijn vijf jaar geleden al begonnen met de aanleg van de Floriade, ze beslaat een terrein van 54 ha (540.000 m^2). Alles wat daar groeit, heeft normaal 20 jaar nodig om zich zo ver te ontwikkelen. Hier moest het in vijf jaar klaar zijn.
Op 8 april wordt de tentoonstelling geopend, op 10 oktober gesloten. Alleen het planetarium blijft staan en de lestuin, waarin scholieren les kunnen krijgen over de natuur.



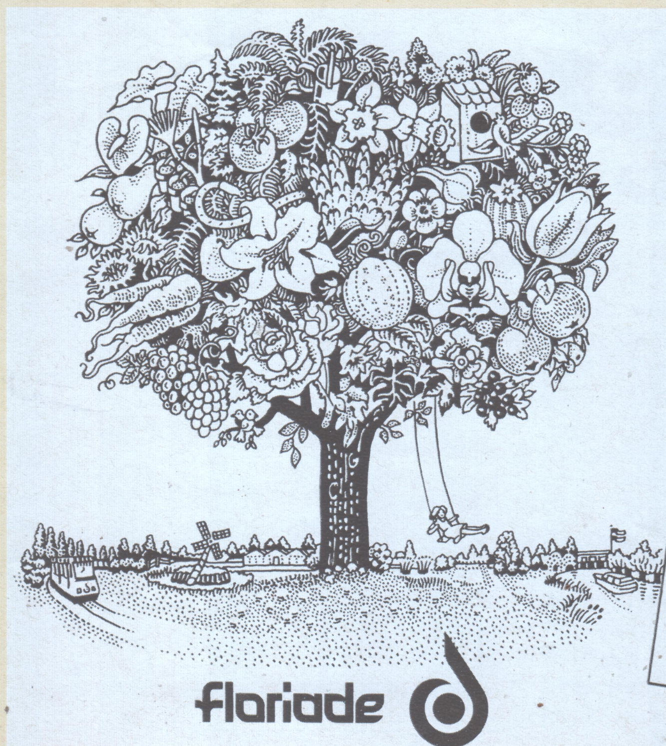
"de Franse dubbeldekkers hebben toch ook hun nadelen!"

Floriade 1982 is iets heel bijzonders: Je vindt er op een betrekkelijk kleine oppervlakte alles wat de natuur te bieden heeft.



ubbeldeks rijtuigen

Enige tijd geleden hebben in Nederland enkele Franse dubbeldektreinen op proef gereden. Op grond van de hiermee opgedane ervaring heeft NS in principe besloten 76 van deze Franse rijtuigen te bestellen. Ze zullen in 1983 kunnen worden afgeleverd. Enige jaren later zullen deze dubbeldekkers worden vervangen door dubbeldekkers naar een eigen NS-ontwerp – die iets ruimer van opzet zullen zijn. De Franse rijtuigen worden dan overgenomen door de Franse Spoorwegen.

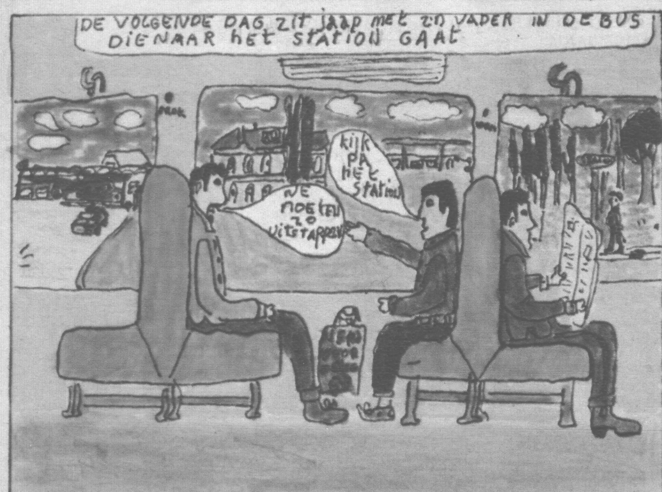


Voor schoolkinderen is er een mogelijkheid om naar deze bijzondere tentoonstelling te gaan. Tegen sterk gereduceerde prijs kunnen schoolklassen erheen, ook de retourrit met de metro en de treinreis van een plaats in Nederland naar Amsterdam zijn volledig aangepast. Op de spoorstations weet men er meer van.

Deze strip is gemaakt door Jeffrey de Wit uit Hilversum. Hij is tien jaar oud en zit in de vierde klas.

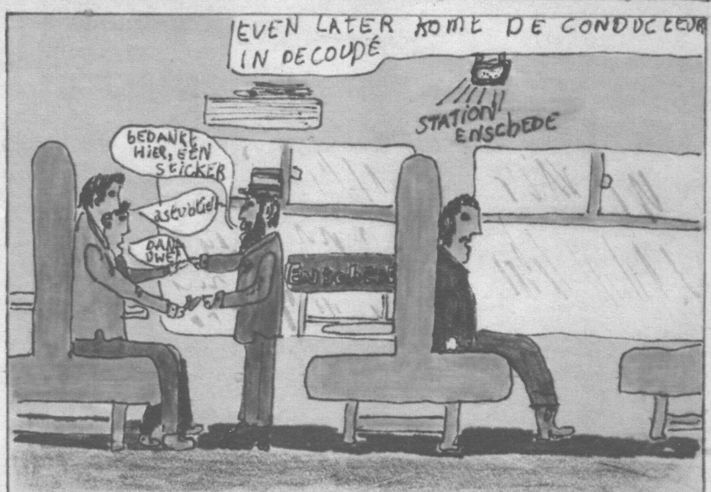






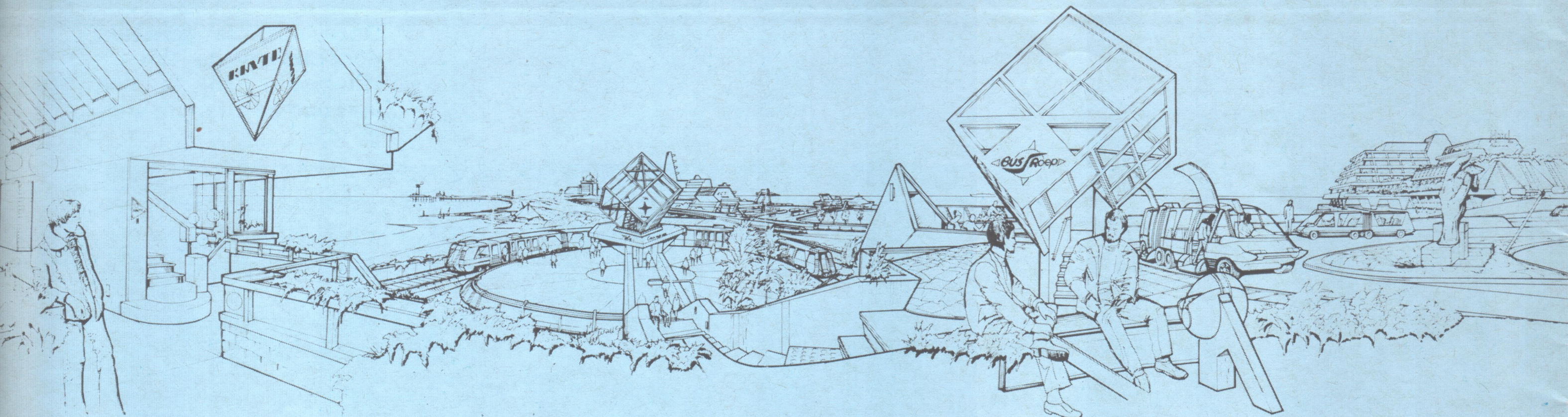












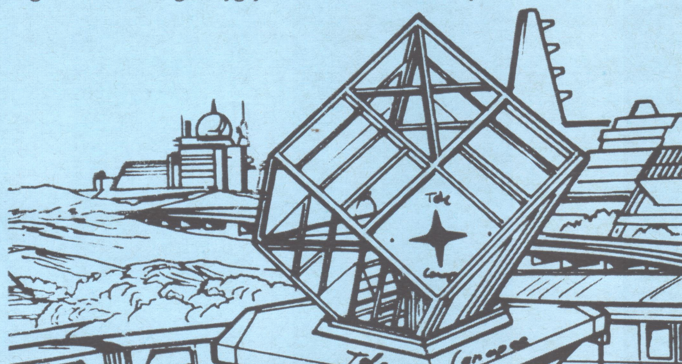


Panorama Das

Ongeveer honderd jaar geleden ging de Nederlandse schilder Mesdag op een duintop bij Scheveningen staan, tekende alles wat hij voor zich, naast zich en achter zich zag, nam al die schetsen mee naar huis en schilderde daarna op een groot, hoog rond doek het nog steeds beroemde (in Den Haag te bezichtigen) Panorama Mesdag.

In 1981 bestond de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transport-Ondernemingen (KNVTO) honderd jaar. De KNVTO vroeg aan de Nederlandse schilder en illustrator Rudolf Das om diezelfde duintop nog eens op te zoeken en een nieuw Panorama te maken. Maar dit keer een Panorama Das, met daarin zoveel mogelijk ideeën over hoe het vervoer (te water, te land en in de lucht) er in de volgende eeuw uit zou kunnen gaan zien. Het vervoer in 2050.

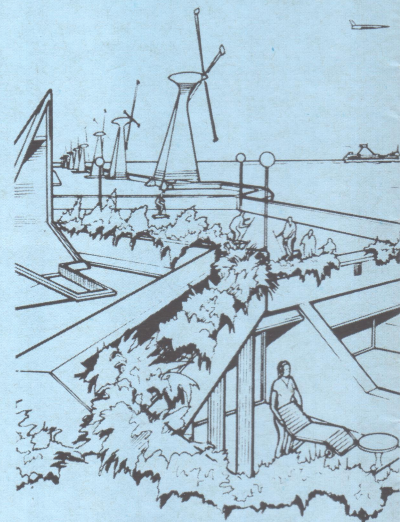
Op bijgaande, vereenvoudigde tekening krijg je een indruk hoe, volgens Rudolf Das, Scheveningen er dan uit zal zien.



Ik zal je alle technische bijzonderheden besparen en alleen op enkele details wijzen. Zo is (volgens Das) in 2050 het Kurhaus, links achter op de tekening, vaag te herkennen, van eigenaar en bestemming gewisseld. Het is gekocht door Arabieren, en er is een minaret op gebouwd. De mensen in de toekomst dragen, dat is begrijpelijk, andere kleding dan wij nu, net zoals wij nu andere kleding dragen dan de mensen in het honderd jaar oude Panorama Mesdag. Bovendien gaf Das ze allemaal een soort polshorloge waarvan je veel gemak kunt hebben. Er zit een mini-kleurentelevisiescherm op waarmee je, via een soort draadloos telefoonsysteem, in verbinding kunt komen met mensen op alle plekken van de aarde.

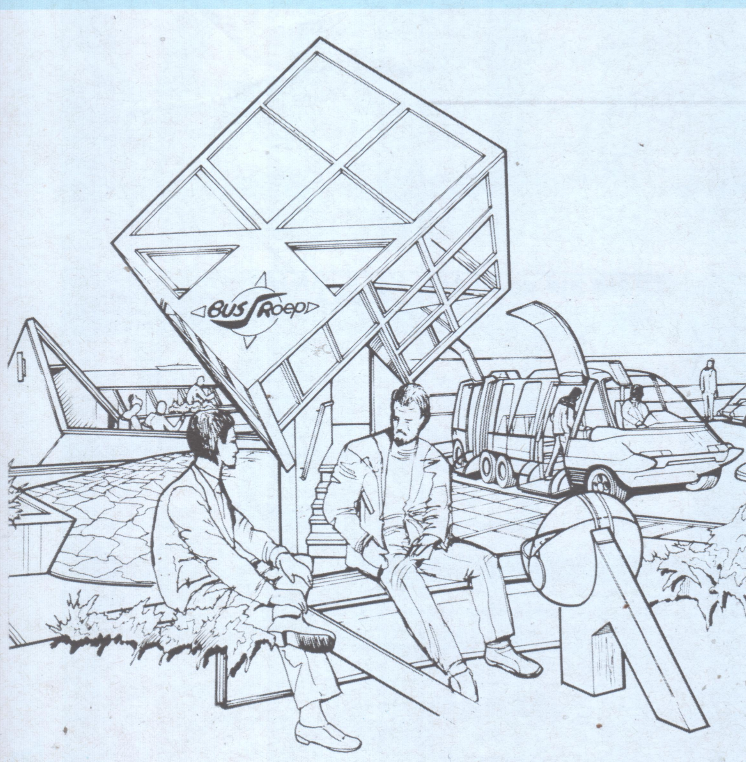


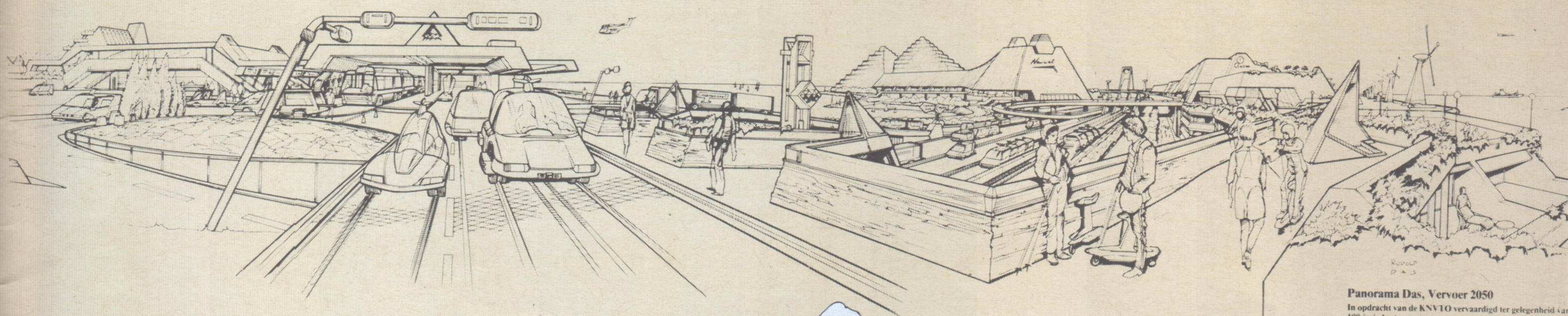
Er is (rechts op de afbeelding) nieuw speelgoed: priksleetjes met automatische aandrijving, enzovoort enzovoort. Helemaal rechts, iets naar achteren, zie je de eindeloze rij windmolens die voor een deel voor de (goedkope) energie zullen zorgen. Verder natuurlijk vele vormen van vervoer. Inschuifbare (elektrische) auto's. Treinen die nooit stilstaan, maar waar je, via een vindingrijk systeem van steeds sneller draaiende cirkels toch gemakkelijk en veilig in kunt stappen. Er is een kunstmatig eiland (op deze tekening valt dat weg) waar hele nieuwe methodes voor het landen van luchtvaartuigen zijn toegepast en nog veel meer.



Het ligt in de bedoeling dat Panorama Das in februari 1982, zal worden tentoongesteld tijdens de Bedrijfswagen RAI in Amsterdam.

Misschien hoor je er dan nog wel meer van. Niemand weet of de toekomst echt zo wordt als de kunstenaar Rudolf Das zich dat in zijn Panorama heeft voorgesteld, maar zijn fantasie, ondersteund door een grote technische kennis, zet ons, hoe dan ook, aan het denken. En denken . . .: dat is altijd goed.





Panorama Das, Vervoer 2050
In opdracht van de KNVTO vervaardigd ter gelegenheid van
100-jarig bestaan

Schoolpersconferentie Openbaar Vervoer 1982



Op zaterdag 24 oktober 1981 werd in gebouw „De Flint" te Amersfoort voor de tweede keer de Schoolpersconferentie Openbaar Vervoer gehouden. Ze was, evenals de eerste een jaar tevoren in Utrecht, georganiseerd door de Nederlandse Spoorwegen (NS) en de Koninklijke Nederlandse Vereniging van Transport Ondernemingen (KNVTO).

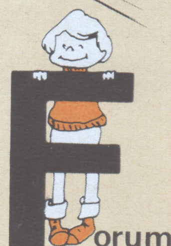
Vanuit alle steden en dorpen van Nederland kwamen ruim 800 schoolkrantredacteuren (met NS-vrijkaartjes) naar Amersfoort: heel wat meer dan de ongeveer 300 van het vorige jaar. Op de uitnodiging stond dan ook, dat 's middags de Nederlandse popzanger Bram Vermeulen zou optreden.



Markt

Vanaf 10.00 uur 's morgens stroomden de redactieleden „De Flint" binnen. Ze kregen eerst koffie of chocola. Daarna maakten ze een wandeling over de markt. Je kon er niets kopen, wel veel krijgen, er stonden kraampjes in overvloed.

De gastheren, NS en KNVTO, gaven informatie over ons openbaar vervoer, de ESO (openbaar streekvervoer) vertoonde er een videofilm, ROVER (Reizigers Openbaar Vervoer) verstrekte schriftelijke en mondelinge inlichtingen over de manier waarop zij de belangen van de gebruikers van het openbaar vervoer proberen te behartigen. Ook de ANWB, de ENFB (Echte Nederlandse Fietsers Bond), Veilig Verkeer Nederland, de Nederlandse Vereniging Bescherming Voetgangers waren er. Beladen met folders, brochures, stickers, bouwplaten en boordevol vragen belandden de redacteuren bij de tafels, waar de lunchpakketten werden uitgereikt.



Forum

Om half een begon de eigenlijke persconferentie. Ruim 800 schoolkrantredacteuren bombardeerden het Openbaar Vervoer Forum met vragen. De vakmensen van de NS en de KNVTO hadden het er anderhalf uur lang knap moeilijk mee. Met vragen als:

Waarom is het openbaar vervoer niet gratis?

Wat doet het openbaar vervoer voor gehandicapten?

Waarom sluiten de bussen vaak zo slecht aan op de treinen of omgekeerd?

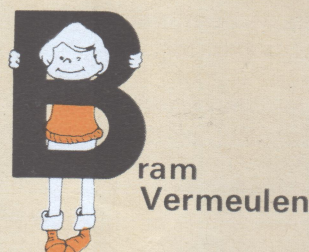
Waarom is er in een streekbus geen toilet?





Schoolpersprijs

Tenslotte vertelde de voorzitter van het forum, dat de NS en de KNVTO een Schoolpersprijs van ƒ 1000,– hebben ingesteld. Hij zal op de volgende schoolpersconferentie worden uitgereikt aan de school waarvan de schoolkrant tussen september 1981 en september 1982 het beste artikel of de beste serie artikelen over het openbaar vervoer heeft gepubliceerd, natuurlijk wel geschreven door een eigen medewerker.



Bram Vermeulen

Eindelijk kwam Bram Vermeulen aan de beurt. Hij had op uitnodiging van de NS en de KNVTO speciaal voor deze schoolpersconferentie twee liedjes over het Openbaar Vervoer gecomponeerd en er meteen met zijn begeleidingsgroep „de Toekomst" een singletje van laten maken. Bram en zijn groep gaven een concert van ruim een uur. De redactieleden stonden erbij op stoelen en tafels.

Al met al was de persconferentie, net als de vorige, een groot succes. Volgend jaar willen de NS en de KNVTO er weer één organiseren. Wie weet, is er dan ook een redacteur van jouw schoolkrant bij.

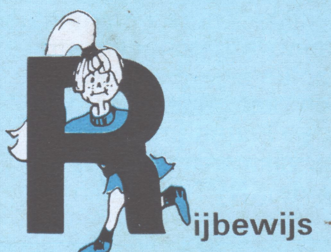


Ik vind dat

Klas 6a van de Zonnewijzerschool in Bergen op Zoom heeft geweldig zijn best gedaan om een goede naam voor een „Public Relation Officer" voor het openbaar-vervoer te bedenken. De volgende namen vloeiden uit hun pen: R.M.O.V. (Reclame Maker voor het Openbaar Vervoer), Openbaarvervoerwijzer, Groot Openbaar Vervoer Regelaar, Wethouder in openbaar vervoer, Publieke communicatie controleur, Publieke wegwijzer voor openbaar vervoer, Openbare bus- en tramcorrespondent, Helper in Verkeerszaken, Openbaar-vervoershelper, Verkeers-organisator, Communicatie wegwijzer.
Wietse Visser uit Leeuwarden bedacht de naam: Mooiprater of Mooimaker, Ronnie van Dijk uit Arnhem vond „keeper, doelverdediger of goallie" leuk en uit Delft stuurde Margriet van Veen de naam „smaakmaker". Prachtig, jongelui! Ik hoop, dat de echte Public Relation Officer er een keus uit kan maken.

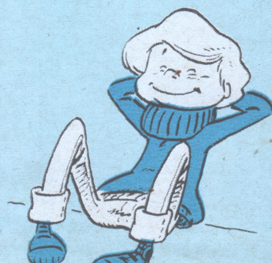
Ik vind de nieuwe „Stivonstukken" veel mooier dan de vorige en ik ben blij dat u er juist mee bent begonnen, nu ik in klas zes zit", schrijft Carolien van der Meulen uit Rotterdam. „Mijn moeder gaat de D namazen op mijn trui", vertelt Debbie van Oeveren uit Dordrecht ons in haar brief.

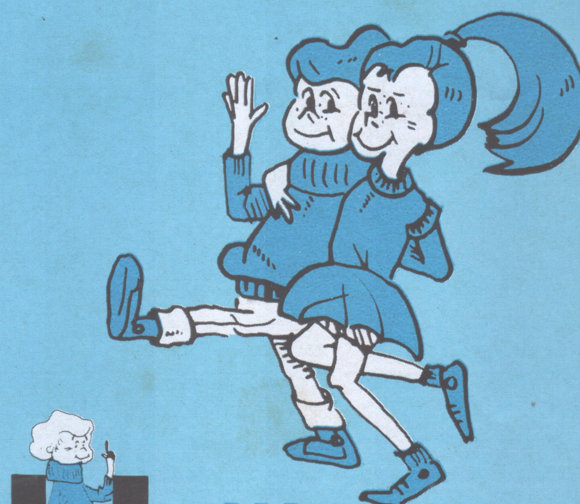
„Ik zou best bestuurder van zo'n brug op Schiphol (pag 65 van ons vorig nummer, red.) willen worden, maar ik begrijp niet, hoe dat kan," klaagt Gert Timmer uit Groningen.
„Dat is geen wonder, Gert, want er is een stukje uit het verhaal verdwenen. Het slot had moeten luiden:



Rijbewijs

Het sturen van een Aviobrug kun je niet vanzelf. Er moet heel wat geleerd en geoefend worden, voordat je die kunst machtig bent. Dat gebeurt met een soort namaak-vliegtuigromp plus deur, die verstelbaar zijn. Zo kan men verschillende vliegtuigtypen nabootsen. Speciaal opgeleide instructeurs geven les aan de aspirantbrugbestuurder. De lessen worden besloten met een examen. Als de leerling(e) slaagt, krijgt hij/zij een Bewijs van Rijvaardigheid.
Er zijn drie verschillende typen Aviobruggen: A, B, C. Type C is een dubbele brug, voor grote vliegtuigen met aansluiting op twee deuren, een voor- en een achterdeur. Zo kunnen de 400 passagiers van zo'n vliegtuig snel uitstappen.
Op ons voorbeeld heeft de bestuurder de bevoegdheid om met Aviobruggen van het type A en C te rijden.





Wetenswaardig allerlei



Het boekje „School en Luchtvaart" is verschenen. Alle opleidingen van het vliegend personeel en vele gespecialiseerde grondfuncties staan er in beschreven. Het boekje is bestemd voor schooldecanen en scholieren van de hogere klassen van het VWO en HAVO. Het kost ƒ 6,50 (inclusief porti) en je kunt het bestellen bij het Bureau Jeugdluchtvaart – scholing en voorlichting – der K.M.V.v.L., Jozef Israelplein 8, 2596 AS 's-Gravenhage, telefoon (070) 245457.



KLM Helikopters heeft een Sikorsky 5.61 op Manilla op de Philippijnen gestationeerd. Hij vliegt dagelijks naar de olieplatforms ten oosten van het eiland Palawan in de Zuid Chineese Zee. De Sikorsky is naar Manilla gebracht met het schip „Nedlloyd Hoorn" van Rotterdam.

Tien KLM-ers, in lengte variërend van 1,53 meter tot 1,98 meter hebben kort geleden elk 5 uur moeten „zitten". Ze moesten telkens 1 uur lang in een andere vliegtuigstoel zitten en daarna een lijst invullen met vragen over, hoe ze de stoelen vonden. Een van de 5 stoelen zal worden gekozen voor de Airbusvliegtuigen, die de KLM in 1983 in dienst hoopt te stellen.



Wisten jullie dat de haven van Rotterdam een zusterhaven heeft in de Verenigde Staten? Dat is Seattle in de staat Washington aan de Stille Oceaan.

De toegangsweg naar Rotterdam in de Noordzee, de Eurogeul, wordt dieper gemaakt. Tot nu toe kunnen schepen tot 275.000 ton bij Rotterdam de havens in Europoort binnen.
In 1984, als het werk klaar is, zullen schepen tot 350.000 ton gelost en geladen kunnen worden. Die schepen steken 72 voet diep, dat is 21,95 meter, oftewel net zo diep als een flat van 7 verdiepingen hoog is.